



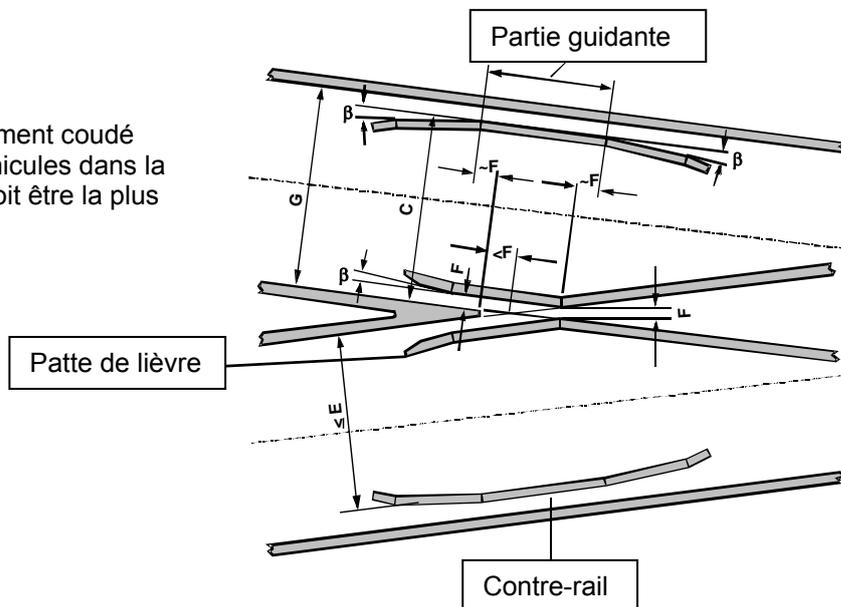
Norme impérative

Edition 2010
(remplace l'édition 1994)

1. Zone du cœur

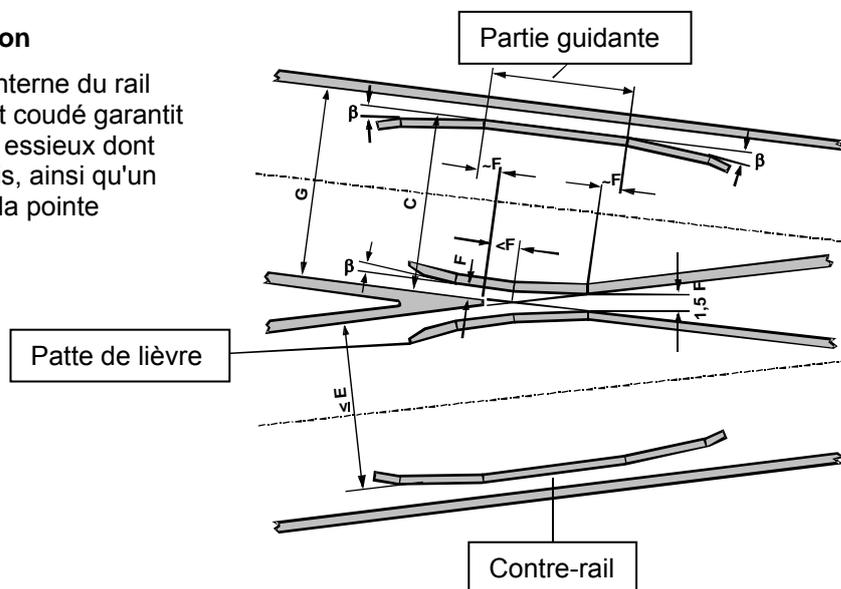
Variante conseillée

La disposition d'un contre-rail simplement coudé garantit une meilleure entrée des véhicules dans la pointe de cœur. La portion coudée doit être la plus courte possible.

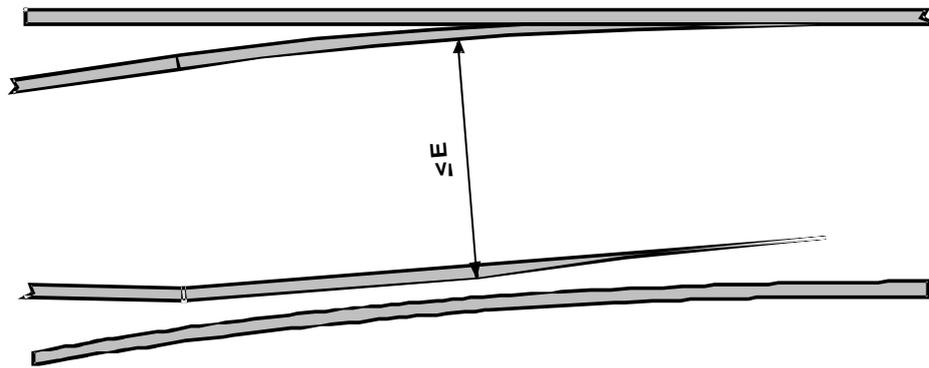


Variante pour aiguillage à petit rayon

Le passage de la roue entre la face interne du rail extérieur et un contre-rail doublement coudé garantit une meilleure entrée des véhicules à essieux dont le boudin de roue se présente de biais, ainsi qu'un passage plus doux dans la gorge de la pointe de cœur.



2. Zone des lames



Remarques :

Les cotes **C**, **E** et **F** et **G** sont à prendre dans la NEM 110.

Le contre-rail doit assurer le passage de la roue intérieure en toute sécurité dans la pointe de cœur. Pour les zones d'entrées des parties guidantes au contre-rail et à la patte de lièvre la valeur maximale de β est de 5° ; Dans le cas d'aiguillages à faible angle de déviation, l'on peut tendre vers les cotes du prototype, tout en tenant compte de ne pas gêner le passage de l'essieu qui, dans le cas de longs véhicules, sera fort en biais. En cas d'utilisation de contre-rails plus courts par rapport au modèle réel représenté dans les dessins, il faudra que ces contre-rails aient un hauteur moindre et que la zone d'entrée soit allongée à la cote souhaitée.

En aucun cas, les contre-rails ne peuvent dépasser la surface de roulement du rail.

Dans le cas de grandes échelles, la pointe de cœur sera diminuée d'au moins $1/20$ **F**. Cette diminution devra se terminer vers la fin de l'aiguillage pour atteindre toute la surface du champignon du rail à l'endroit de la pointe de cœur.

Si la lame inactive de l'aiguille a une polarité opposée au rail continu, la valeur E_{max} selon la NEM 110 doit être réduite de 0,2 mm.